



Schriftenreihe der Isa Lohmann-Siems Stiftung, Bd. 11

Herausgegeben von

Wolf-Dieter Hauenschild, Sabine Kienitz und Bruno Reudenbach

Wege

Gestalt – Funktion – Materialität

Herausgegeben von

Debora Oswald, Linda Schiel und Nadine Wagener-Böck

Reimer

Die deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Gestaltung: Petra Hasselbring, Hamburg

Umschlagabbildung: © Debora Oswald

Druck: Elbe Druckerei Wittenberg GmbH, Lutherstadt Wittenberg

© 2018 by Reimer Verlag GmbH, Berlin, und die Autoren
www.reimer-verlag.de

Alle Rechte vorbehalten

Printed in Germany

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier

ISBN 978-3-496-01596-3

Inhalt

- 7 Danksagung**
- 8 Debora Oswald, Linda Schiel und Nadine Wagener-Böck**
Überlegungen zu einer Straßenkreuzung und darüber hinaus – anstelle eines Geleitworts
- 22 Susanne Rutishauser**
Hollow Ways – Wegenetze der Bronzezeit
- 40 Sibylle Künzler**
On the (Digital) Road. Unterwegs für, in, mit und durch *Google Street View*
- 58 Maria Schaller**
»Stich bey Stich« auf dem »schmerzliche[n] Kreitz Weg Christi«. Die tätowierten Pilger-Zeichen des Otto Friedrich von der Gröben und seine Orientalische Reise-Beschreibung (Marienwerder, 1694)
- 80 Debora Oswald**
Wo bin ich? Weg- und Landmarken an und auf der *Via Salaria*
- 101 Riccardo Montalbano**
Bemerkungen zu den Straßenbezeichnungen im antiken Rom
- 120 Erik Wegerhoff**
Unterwegs in die Postmoderne. Die Spielstraße
- 142 Linda Schiel**
Strecke – Gestalt – Ritual. Weg in Tadao Andos *Chichu Art Museum*
- 164 Nadine Wagener-Böck**
»Gutes« auf den Weg bringen. Über karitatives Sammeln von Altkleidern am Beispiel der Containersammlung
- 184 Julian Stenmanns**
Blinde Passagiere und die umkämpften Wege der Logistik: eine viapolitische Analyse des Lieferkettenkapitalismus

204 Farbtafeln

209 Autorinnen und Autoren

212 Abbildungsnachweis

Danksagung

Der vorliegende Tagungsband ist der Abschluss eines Forschungsprojektes, dessen Weg – das Wortspiel sei hier erlaubt – von zahlreichen Personen und Institutionen begleitet wurde. Herzlich möchten wir uns hierfür an dieser Stelle bedanken: bei Daniela Klippel für das inspirierende Sprechtraining; bei Olga Schwarz für die reibungslose Abwicklung aller Administration; bei Eva Landmann, namentlich für das Warburg-Haus, für die freundliche Aufnahme an unserem Tagungsort; bei unseren Hilfskräften Sina Rieken, Eva Škvárová, Friederike Quander und Ilian Finkeldey für ihre tatkräftige Unterstützung vor und während der Tagung; bei Carsten Juwig für seinen bereichernden Blick als Tagungsbeobachter; bei Anna Felmy und Beate Behrens vom Reimer Verlag für die umsichtige Betreuung während der Entstehung dieser Publikation; bei Petra Hasselbring für die ausgesprochen gute Zusammenarbeit und die Gestaltung sämtlicher Drucksachen, die im Rahmen des Projektes entstanden sind; bei den ReferentInnen und AutorInnen für ihre spannenden Beiträge und bei den TagungsbesucherInnen für die lebendigen Diskussionen.

Das Vertrauen, die Unterstützung und die großzügige Finanzierung durch die Isa Lohmann-Siems Stiftung sind die Grundlage des gesamten Forschungsprojektes. Dafür bedanken wir uns aufrichtig bei Dr. Wolf-Dieter Hauenschild, Prof. Dr. Sabine Kienitz und Prof. Dr. Bruno Reudenbach.

Hamburg, August 2017
Debora Oswald, Linda Schiel und Nadine Wagener-Böck



Abb. 1 Straßenkreuzung in Hamburg

Debora Oswald, Linda Schiel und Nadine Wagener-Böck

Überlegungen zu einer Straßenkreuzung und darüber hinaus – anstelle eines Geleitworts

Die diesen Zeilen vorangestellte Fotografie zeigt die Ansicht einer Kreuzung.¹ Jahres- und Tageszeit des Moments der Aufnahme – an einem Abend im Spätsommer, bei Einbruch der Dunkelheit – erzeugen ein Licht, das den Himmel im oberen Bilddrittel noch hell erscheinen lässt, während sich die Bäume und Bauwerke des mittleren Bildteils im Gegenlicht der untergehenden Sonne als dunkle Masse abzeichnen. Durch die Langzeitbelichtung der Aufnahme sind im unteren Bilddrittel die Lichter der über die Kreuzung fahrenden Autos als Lichtstreifen festgehalten. Dadurch wird die Bewegung der Fahrzeuge sichtbar gemacht. Die Lenkung und Reglementierung dieser Bewegung, so wie die der Fahrradfahrer und Fußgänger, erfolgt durch die auf der Fotografie sichtbaren Fahrbahnen, Bürgersteige, Zebrastreifen, Haltebuchten, Verkehrsinseln, Ampeln, Straßenschilder, Straßenlaternen usw.

Auf der abgebildeten Fotografie ist die Hamburger Kreuzung Glockengießerwall/Ballindamm/Ferdinandstor/Lombardsbrücke zu sehen. Die Spitze des in der Bildmitte sichtbaren Fernsehturms verweist auf den Standort des Messegebiets. Außerhalb der Bildfläche liegen: im Rücken des Betrachters die Einfahrt in den Wallringtunnel, die Hamburger Kunsthalle und der Hauptbahnhof; in der Verlängerung der linken Bildseite die Binnenalster, der Jungfernstieg und das Rathaus sowie zur rechten Seite die Außenalster. Die genannten Orte weisen die für die Aufnahme der Fotografie eingenommene Position als zentral in der Innenstadt liegend aus. Zugleich sind die in den Straßennamen enthaltenen Bezeichnungen Wall, Damm, Tor und Brücke ein Hinweis auf die wesentlichen Faktoren, die formend sind für das Bild der Stadt Hamburg und damit einhergehend für ihre Wege und die Bewegung der Bewohner und Besucher.

Prägend für die Struktur der Stadt ist ihre Lage an den Flüssen Bille, Elbe und Alster. Das Wasser ist als Verkehrs- und Transportweg Teil der Infrastruktur. Den Flüssen, Kanälen und Fleeten verdankt Hamburg seine ungefähr 2500 Brücken,

1 Bei der Aufnahme handelt es sich um einen Ausschnitt der Fotografie auf dem Buchdeckel dieser Publikation.

womit sie die brückenreichste Stadt Europas ist.² Die Aufstauung des Alster-Flusses im 12. und 13. Jahrhundert bedeutet in der heutigen Topographie der Stadt,³ dass der See diese in Ost und West teilt und von den Verkehrsteilnehmern weitestgehend umrundet werden muss.

Seit dem 17. Jahrhundert wird die Alster durch die Lombardsbrücke in die Außen- und die Binnenalster getrennt. Die Brücke ist Teil der alten Stadtbefestigung, die den historischen Stadtkern umschloss.⁴ Anhand der die Kreuzung ausbildenden Straßenzüge lässt sich verdeutlichen, dass bis heute nicht nur Straßennamen auf die einst massive Stadtbefestigung – die Wallanlage – verweisen, sondern diese noch immer das Straßengefüge der Innenstadt maßgeblich beeinflusst.

Die Weiternutzung oder Umnutzung alter Strukturen ist beileibe kein neues Phänomen, sondern existiert seit Menschengedenken. So ist auch heute keine Seltenheit, dass moderne Straßen dem Verlauf antiker Straßen folgen und diese sowie an ihnen liegende Siedlungsplätze unter sich begraben. Die Straße steht somit symbolisch sowohl für Kontinuität – durch die Weiternutzung alter Verkehrswege – als auch Diskontinuität – durch die Zerstörung alter Spuren beim Errichten neuer Verkehrswege. Immer wieder kommt es bei der Konstruktion größerer Verkehrswege zu ausgedehnten Notgrabungen, wenn beim Ausheben des Straßenbetts archäologische Zeugnisse vergangener Zeit gefunden werden. So wurden beispielsweise an der »längsten Ausgrabung Norddeutschlands« beim Bau der A20 derart viele Funde gemacht, dass ihnen eine eigene Publikation gewidmet wurde.⁵

Archäologische Funde belegen eine Siedlungstätigkeit auf nahezu dem ganzen Gebiet der späteren Hansestadt und menschliche Präsenz bereits seit dem Paläolithikum.⁶ Und auch wenn ein konkreter Vorstoß römischer Truppen bis

2 Vgl. Horst Beckershaus: *Die Hamburger Brücken. Ihre Namen – woher sie kommen und was sie bedeuten*, Hamburg 2007, S. 5.

3 Zur Aufstauung der Alster siehe Hermann Hipp: *Freie und Hansestadt Hamburg. Geschichte, Kultur und Stadtbaukunst an Elbe und Alster*, Köln 1989, S. 30.

4 Zur Sicherung der Stadt im Konflikt mit dem damals dänischen Altona wurde eine Wallanlage errichtet. Um den Wall weitestgehend geschlossen zu gestalten, wurde dieser bis in die Alster hinein aufgeschüttet und für den Wasserweg durch die Lombardsbrücke geöffnet. Vgl. Hipp (1989), S. 17, S. 36 und S. 206 f. sowie zur Umgestaltung und heutigen Erscheinung der Brücke Ralf Lange: *Architekturführer Hamburg*, Stuttgart 1995, S. 69.

5 Archäologisches Landesmuseum und Landesamt für Bodendenkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern/ Archäologische Gesellschaft für Mecklenburg und Vorpommern e. V. (Hg.): *Die A20 – Norddeutschlands längste Ausgrabung. Archäologische Forschungen auf der Trasse zwischen Lübeck und Stettin*, Schwerin 2005.

6 Zu den Funden aus dem Paläolithikum: Ralf Busch (Hg.): *Verborgene Schätze in den Sammlungen. 100 Jahre Helms-Museum*, Neumünster 1998, S. 20–29; zur Siedlungstätigkeit: Rüdiger Articus: Jüngere römische Eisenzeit, in: Ralf Busch (Hg.): *Von den Sachsen zur Hammaburg. Bilder aus Hamburgs Frühzeit*, Neumünster 1987, S. 10 f.; Hausfund aus dem 4./5. Jh. n. Chr. in Hamburg-Bramfeld: Busch (1987), S. 140.

nach Hamburg historisch nicht nachweisbar ist und »echte Römerstraßen« nicht vorhanden sind, war den Römern das Gebiet an der Elbe um Hamburg sehr wohl bekannt.⁷ Immer mal wieder tauchen aber auch in Hamburg vereinzelte römische Funde auf, wie z. B. Goldmünzen, die auf eindeutig vorhandene direkte oder indirekte Kontakte mit dem römischen Einflussgebiet hinweisen.⁸ Etwa 400 Jahre, nachdem diese Goldmünzen nach Hamburg kamen, entstand schließlich die Hammaburg – die Keimzelle des heutigen Hamburgs – nur wenige hundert Meter südwestlich der in der Fotografie dargestellten Kreuzung.⁹

Auch die Art der Orientierung im Raum hat sich – technische Neuerungen wie Navigationsgeräte außer Acht gelassen – seit der Antike nicht maßgeblich verändert. Der Mensch orientiert sich nach wie vor zu einem großen Teil anhand von Weg- und Landmarken,¹⁰ in der Fotografie vertreten durch das Fahrradschild, welches den Weg für ein bestimmtes Verkehrsmittel aufzeigt, oder das Hauptstraßenschild, welches eine wichtige Verkehrsader symbolisiert. Schließlich, gerade noch zu erkennen im Hintergrund: Wegweiser, die konkrete Angaben zur Richtung und Strecke machen, und der Hamburger Fernsehturm, der von weither sichtbar ist und im Stadtbild als Landmarke eine prominente Stellung einnimmt.

Dieser Landmarke ungeachtet bleibt die Kreuzung unspezifisch urban. Sie ist in ihrer Beschilderung universell lesbar, denn im Verlauf des 20. Jahrhunderts erfuhren Straßenschilder international immer wieder Standardisierungen, die es ermöglichen sollen sich auf allen Straßen zurechtzufinden. Insbesondere die gut sichtbaren Ampeln haben in dieser Hinsicht bemerkenswerte Qualität, da sie mittels Farben kommunizieren und somit versprechen, von jedem unabhängig von Herkunft oder sprachlichen Fähigkeiten entzifferbar zu sein.¹¹ In dieser Hinsicht haben die Signalanlagen verbindenden wie ordnenden Charakter. Mehr noch, es ergab und ergibt sich eine Sicherheit im Straßenraum, da das Licht der Signalanlagen anzeigt, wer sich bewegen, wer stehen soll. Während Straßen Bewegungen in die eine und in die andere Richtung kanalisieren, sorgen die Ampeln für die Taktung der Verkehrsgeschwindigkeit und den Fluss der Bewegung. Sie tun dieses in vorhersehbarer Weise und erweisen sich somit als eine Technologie, die

7 Antike Quellen überliefern die im Gebiet Hamburgs siedelnden Stämme. Siehe Articus (1987), S. 9.

8 Ebd., S. 120 f.; Wulf Thieme: Völkerwanderungszeit, in: Busch (1987), S. 20 f. Die Goldmünzen waren vermutlich Sold für einheimische Söldner im Dienste des römischen Heers.

9 Die archäologischen Funde und Überreste der Hammaburg sind ausführlich publiziert in Ausst.-Kat. *Mythos Hammaburg – Archäologische Entdeckungen zu den Anfängen Hamburgs*, Archäologisches Museum Hamburg, Hamburg 2014.

10 Eva Ortlieb: *Entwicklung eines Qualitätsmaßes für Landmarken*. Diplomarbeit am IKG, Hannover 2006, S. 3–5, URL: https://www.ikg.uni-hannover.de/fileadmin/ikg/staff/thesis/finished/documents/da_Ortlieb_2006.pdf (19.07.2017).

11 Vgl. Katherine Rees: The Traffic Light, in: Mark Salter (Hg.): *Making things international 1. Circuits and Motion*, Minneapolis/London 2015, S. 36.

ebenso Sicherheit vermittelt wie sie Kontrolle ausübt.¹² Die Ampeln regulieren und disziplinieren mit ihrem Licht die Fußgänger und Autos, wobei sie selbst Teil des »Ordnungssystems« Straße mitsamt seinen Regeln sind – ein Ordnungssystem, das Verhalten hervorbringt und im Alltag hier und da auch einen spielerischen Umgang. Wer ist nicht schon des Abends – wenn der Verkehr ruhig ist und man selbst außer Sichtweite anderer – bei Rot über die Ampel gelaufen? Die Ampeln mit ihrem Licht sind also prominente Akteure, die wesentlich an der Strukturierung des Straßenraums beteiligt sind.¹³ Sie materialisieren Gesetze und Konventionen und verkörpern damit eine alltägliche Form der Autorität. In dieser Hinsicht verweisen sie auf weitere kulturwissenschaftliche Forschungsperspektiven: Dort, wo Mobilität über Farbgebung reguliert wird, stellt sich immer auch die Frage nach jenen, die eben diese nicht wahrnehmen können. Greifen Technologien, die andere sinnliche Eindrücke vermitteln, wie beispielsweise akustische Signalgebungen? Oder reguliert die Ampel hier nicht nur Mobilität, sondern schließt auch von dieser aus?

Die skizzierten Überlegungen und Assoziationen zu der Abbildung einer großstädtischen Straßenkreuzung deuten die Vielfalt an, die sich ergibt, nähert man sich dem, was unter Wegen zu fassen ist. Der Verkehrshistoriker Hans-Ulrich Schiedt beginnt seinen Artikel zum Weg in der *Enzyklopädie zum gestalteten Raum* entsprechend:

»Die Bedeutung des Begriffs ›Weg‹ schliesst neben der durch regelmässige Begehung oder durch bauliche Massnahmen in der Umgebung ausgeprägten Spuren den Weg als Distanz oder als Richtung, den Weg als bestimmte Strecke, als Etappe unterschiedlicher Transportmittel und Verkehrsformen sowie den Weg als blosses Recht mit ein.«¹⁴

Was sind also Wege? Diese Frage lässt sich in ein »Wie sind Wege?« sinnvoll umformulieren. Auf diese Weise rücken die Materialität, die Gestalt, die Funktion von Wegen ins Zentrum und die vielfältigen Bedeutungen in den Hintergrund der Auseinandersetzung. Erst mit der Frage nach dem »Wie« wird es möglich, zu präzisieren, zu beschreiben, zu analysieren und sich auf diese Weise über Wege zu verständigen. Die Frage lässt uns schließlich auch über das Unterwegssein als die mit den Wegen untrennbar verbundene Praxis nachdenken.

12 Ebd., S. 40.

13 Vgl. hierzu Bruno Latour: *Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft*, Frankfurt am Main 2010.

14 Hans-Ulrich Schiedt: Weg, in: Vittorio Magnago Lampugnani/Konstanze Sylva Domhardt/Rainer Schützeichel (Hg.): *Enzyklopädie zum gestalteten Raum im Spannungsfeld zwischen Stadt und Landschaft*, Zürich 2014, S. 476. An dieser Stelle möchten wir Herrn Schiedt für den Vortrag und die Diskussion während unserer Tagung danken.



Abb. 2 Wege im Prinzenpark in Braunschweig

Der Mensch ist seit jeher unterwegs. Von den frühesten Trampelpfaden, Spuren der Transhumanz, bis hin zum modernsten mehrspurigen Highway verbinden Wege dabei Orte, Gegenden, Menschen, Dinge. Sie entstehen dann, wenn sich Menschen, Tiere und Transportmittel – und mit ihnen Wissen, ethische und ästhetische Werte – von hier nach dort bewegen. Obschon ein einmal etablierter Weg ein stabiles Element eines Raumes darstellt, ist für seine Existenz eine stete Nutzung notwendig. Wege können eine Verbindung zwischen zwei Orten verfestigen, eine andere vernachlässigen und regeln damit auch, was als Umweg oder nicht gangbar gilt.¹⁵ Als wesentlicher Bestandteil der Infrastruktur ermöglichen sie nicht nur Verbindung, Vernetzung, Austausch; gerade dort, wo der Zugang zu lokalen und globalen Wegenetzen versagt bleibt, werden auch ihre Kehrseiten greifbar, wie Begrenzung und Ausschluss.¹⁶ Als Produkt von Bewegungen stehen Wege stets in Wechselwirkung mit ihrer topographischen und kulturellen Umgebung. Gleichzeitig formen sie durch Gestalt und Materialität – etwa als unbefestigte Schleichwege oder asphaltierte Schnellstraßen – die ablaufenden Bewegungen mit. So bringen sie soziale Figuren hervor wie etwa Pilgernde, Wandernde oder PendlerInnen und prägen diejenigen, die auf ihnen unterwegs sind.¹⁷ Wege sind also in vielerlei Hinsicht produktiv. Auf diese Weise tragen sie als eigenständige Räume nicht nur zur Stabilisierung ihrer selbst bei, sondern provozieren auch Fragen zu ihrer Visualisierung und Materialisierung, zu ihrer Funktion und Gestalt.

Geradezu als der Inbegriff der Materialisierung eines Weges durch Bewegung können Hohlwege verstanden werden. Diesem Phänomen spürt Susanne Rutishauser in ihrem Aufsatz zu *Hollow Ways – Wegenetze in der Bronzezeit* nach und zeigt dabei auf, wie mit modernen Hilfsmitteln wie z. B. der Luftbildfotografie Wege sichtbar gemacht werden, die dem bloßen Auge mithin verborgen bleiben. Wie die Veranschaulichung des Kreuzweges in Gestalt eines tätowierten Straßenrasters auf dem Arm eines Pilgers aus dem 17. Jahrhundert durchwandert werden kann, zeigt Maria Schaller in ihrem Aufsatz: »*Stich bey Stich*« auf dem »*schmerzliche[n] Kreitz Weg Christi*«. *Die tätowierten Pilger-Zeichen des Otto Friedrich von der Gröben und seine Orientalische Reise-Beschreibung (Marienwerder, 1694)*. Dem Träger und dem Betrachter erscheint die Visualisierung als Nachvollzug des Leidens Christi. Somit kann sie Schaller zufolge im Sinne der lutherischen Bildtheologie interpretiert werden. Mit dem Kontext von Visualisierung und Wegen beschäftigt sich auch Sibylle Künzler in *On the (Digital) Road*.

15 Vgl. Schiedt (2014), zudem auch die Projektbeschreibung auf der Homepage der Isa Lohmann-Siems Stiftung, URL: <http://www.isa-lohmann-siems-stiftung.de/projekt-201617-unterwegs.html> (12.10.2017).

16 Vgl. hierzu z. B. Neil Rodgers/Bruce O'Neill: Infrastructural violence: Introduction to the special issue, in: *Ethnography* 13, 2012, S. 401–412.

17 Siehe hierzu z. B. jüngst Barbara Sieferle: *Zu Fuß nach Mariazell. Ethnographie über die Körperlichkeit des Pilgers*, Münster 2017.

Unterwegs für, in, mit und durch Google Street View. Mit ihren Überlegungen zu den Bewegungen, die das Geodaten- und Navigationsprogramm ermöglicht, zeigt sie, wie sich hier die Modi des Unterwegsseins wandeln. Sie entwickelt dabei den Begriff der Transduktion, um die Bewegungen im augmentierten Raum zu verstehen.

Dort wie anderswo formen Architektur, Infrastruktur und Landschaft die Gestalt der gebauten oder auch nur gedachten Wege – und umgekehrt: die Wege prägen ihre Umgebung. Inwieweit die Infrastruktur einer Stadt die Wahrnehmung derselben beeinflussen kann, legt Riccardo Montalbano in seinen *Bemerkungen zu den Straßenbezeichnungen im antiken Rom* dar. So waren etwa herausragende Architektur und bestimmte Händlerviertel nicht selten namensgebend für Straßen. Anders Debra Oswald, die in ihrer Untersuchung *Wo bin ich? Weg- und Landmarken an und auf der Via Salaria* aufzeigt, wie die Präsenz einer Straße unter anderem zur Errichtung monumentaler Grabbauten führte, die selbst wiederum zu Orientierungspunkten auf derselben werden. Dass die Gestalt der Spielstraße in ihrem Konzept die Funktion konterkariert, die eine Straße grundlegend innehat, stellt Erik Wegerhoff in seinem Aufsatz *Unterwegs in die Postmoderne. Die Spielstraße* dar. Er veranschaulicht, wie die Nutzung und die Form dieses Raumes ineinandergreifen, und fragt nach den Ursprüngen, der Rezeption und dem Zeitgeist, der darin zum Ausdruck kommenden Verlangsamung. Wie das Ritual des Besuchs eines Kunstmuseums – durch die Adaption des Wegekonzepts japanischer Teehäuser – seine architektonische Manifestation erfährt, dem geht Linda Schiel in *Strecke – Gestalt – Ritual. Weg in Tadao Andos Chichu Art Museum* nach.

Mit einer Gestaltung des Straßenraums und seinen Effekten beschäftigt sich auch Nadine Wagener-Böck. In ihren Ausführungen zur Altkleidersammlung mittels Containern in Diskurs und Praxis zeigt sie auf, wie hier auf die Straße zurückgegriffen wird. In »Gutes« *auf den Weg bringen. Über karitatives Sammeln von Altkleidern am Beispiel der Containersammlung* argumentiert sie, dass sich diese Zugriffe als Praxis des Kümmerns verstehen lassen, die zur Wertung der Altkleidersammlung beitragen. Die Autorin behandelt dabei ein kleines Schanier in der Lieferkette des globalen Secondhandhandels. Julian Stenmanns thematisiert mit dem Hafen von Freetown, Sierra Leone, einen der großen Umschlagplätze des Lieferkettenkapitalismus. Er interessiert sich für das dortige Logistikregime und fragt in *Blinde Passagiere und die umkämpften Wege der Logistik: eine viapolitische Analyse des Lieferkettenkapitalismus* nach den neuen Räumen der Migration, die hier entstehen.

Die vorliegende Publikation geht aus der interdisziplinären Tagung *unterwegs. Zu Gestalt, Funktion und Materialität von Wegen* hervor, die am 10. und 11. Februar 2017 im Warburg-Haus in Hamburg stattfand. Weitestgehend entspre-

chen die Beiträge des Tagungsbandes dem Inhalt der Tagung. Das Buch ist der Abschluss eines Projektes, in dessen Verlauf wiederholt deutlich wurde, dass Wege immer auch figurativ zu verstehen sind. Schließlich spricht man etwa von der Milchstraße, um ein rotierendes Sonnensystem zu bezeichnen, oder von einem Holzweg, wenn Entscheidungen revidiert und neu gedacht werden müssen. Unterwegssein ist also durchaus auch eine metaphorische Bewegung, die im Fall unserer Forschungen mit dieser Publikation ihr vorläufiges Ende findet.

Literatur

- Archäologisches Landesmuseum und Landesamt für Bodendenkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern/Archäologische Gesellschaft für Mecklenburg und Vorpommern e. V. (Hg.): *Die A20 – Norddeutschlands längste Ausgrabung. Archäologische Forschungen auf der Trasse zwischen Lübeck und Stettin*, Schwerin 2005.
- Articus, Rüdiger: Jüngere römische Eisenzeit, in: Busch, Ralf (Hg.): *Von den Sachsen zur Hammaburg. Bilder aus Hamburgs Frühzeit*, Neumünster 1987, S. 9–14.
- Ausst.-Kat. *Mythos Hammaburg – Archäologische Entdeckungen zu den Anfängen Hamburgs*, Archäologisches Museum Hamburg, Hamburg 2014.
- Beckershaus, Horst: *Die Hamburger Brücken. Ihre Namen – woher sie kommen und was sie bedeuten*, Hamburg 2007.
- Busch, Ralf (Hg.): *Von den Sachsen zur Hammaburg. Bilder aus Hamburgs Frühzeit*, Neumünster 1987.
- Busch, Ralf (Hg.): *Verborgene Schätze in den Sammlungen. 100 Jahre Helms-Museum*, Neumünster 1998.
- Hipp, Hermann: *Freie und Hansestadt Hamburg. Geschichte, Kultur und Stadtbaukunst an Elbe und Alster*, Köln 1989.
- Lange, Ralf: *Architekturführer Hamburg*, Stuttgart 1995.
- Latour, Bruno: *Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft*, Frankfurt am Main 2010.
- Ortlieb, Eva: *Entwicklung eines Qualitätsmaßes für Landmarken*. Diplomarbeit am IKG, Hannover 2006, S. 3–5, URL: https://www.ikg.uni-hannover.de/fileadmin/ikg/staff/thesis/finished/documents/da_Ortlieb_2006.pdf (19.07.2017).
- Projektbeschreibung auf der Homepage der Isa Lohmann-Siems Stiftung, URL: <http://www.isa-lohmann-siems-stiftung.de/projekt-201617-unterwegs.html> (12.10.2017).
- Rees, Katherine: The Traffic Light, in: Salter, Mark (Hg.): *Making things international 1. Circuits and Motion*, Minneapolis/London 2015, S. 36–48.
- Rodgers, Neil/O’Neill, Bruce: Infrastructural violance: Introduction to the special issue, in: *Ethnography* 13, 2012, S. 401–412.
- Schiedt, Hans-Ulrich: Weg, in: Lampugnani, Vittorio Magnago/Domhardt, Konstanze Sylva/Schützeichel, Rainer (Hg.): *Enzyklopädie zum gestalteten Raum im Spannungsfeld zwischen Stadt und Landschaft*, Zürich 2014, S. 476–487.
- Sieferle, Barbara: *Zu Fuß nach Mariazell. Ethnographie über die Körperlichkeit des Pilgers*, Münster 2017.
- Thieme, Wulf: Völkerwanderungszeit, in: Busch, Ralf (Hg.): *Von den Sachsen zur Hammaburg. Bilder aus Hamburgs Frühzeit*, Neumünster 1987, S. 15–25.



Abb. 1 Straßenzug in Aberdeen



Abb. 2 U-Bahn-Brücke am Baumwall in Hamburg



Abb. 3 Alter Elbtunnel in Hamburg



Abb. 4 Weg in Bever